



China tropieza en Sudamérica

Por: [Raúl Zibechi](#)

Globalización, 24 de febrero 2018

[Sputnik](#) 22 febrero, 2018

Región: [América Latina, Caribe, China](#)

Tema: [Economía](#)

Brasil decidió suspender la construcción del proyectado tren bioceánico (del Atlántico al Pacífico) que estaba destinado a ser una pieza clave en el comercio de la región con China. Los argumentos para la suspensión parecen poco sólidos, mientras se polariza el debate sobre las verdaderas razones de la decisión.

La propuesta de construir una conexión terrestre entre la zona industrial de Sao Paulo, la más importante de América Latina, y el Océano Pacífico, forma parte de los proyectos conocidos como Integración de la Infraestructura de la Región Suramericana (IIRSA), establecida en el año 2000 y ahora nombrada [Cosiplan](#) en el marco de la Unasur. La iniciativa regional cuenta con más de 150 proyectos finalizados y 400 en ejecución, sumando 200.000 millones de dólares de inversiones.

El uruguayo Juan Notaro, directivo de Fonplata (del Fondo de Desarrollo de la Cuenca del Plata), una de las instituciones financiadoras de la IIRSA, [estima](#) que la red ferroviaria planeada para unir puertos del Pacífico y el Atlántico y atravesar el territorio de Bolivia «puede ser el gran ‘hub’ del desarrollo de los países de América del Sur. Esta obra, integrada con la hidrovía, la red de carreteras, los aeropuertos y otros medios de transporte, le imprimiría un dinamismo enorme a la economía sudamericana».

En septiembre de 2017 [se llevaron a cabo](#) reuniones del Grupo Operativo Bioceánico (GOP) que reúne autoridades de Bolivia, Perú, Brasil, Paraguay y Uruguay para trabajar en el desarrollo del tren y «buscar el trazado más favorable con vistas al desarrollo económico y social en base al planeamiento territorial ecológico».

Ya estaba incluso anunciado el trazado, que uniría el puerto de Santos, en Brasil para atravesar luego Bolivia desde Puerto Suárez, La Paz, para salir a Perú y finalizar el recorrido en el puerto de Ilo. El vicepresidente peruano Martín Vizcarra, dijo durante la reunión del GOP en Cochabamba (Bolivia), que «este proyecto es el eje de desarrollo de toda la zona central de América del Sur».

El embajador de China en Bolivia, Wu Yuanshan, destacó que el Eximbank, el Banco Industrial y Comercial de China (ICBC) y el Banco de China [tenían intenciones](#) de apoyar el proyecto a través de créditos. El diplomático aseguró que China está «muy interesada» en la iniciativa boliviana y que «quiere colaborar, apoyar y trabajar» con los países interesados en la conexión férrea bioceánica y que el gobierno estaría dispuesto a financiar la obra con hasta 40.000 millones de dólares.

Habiendo financiación e interés de las partes, sorprendió que el 1 de febrero el gobierno de Brasil [decidiera desistir](#) de la iniciativa. Jorge Arbache, viceministro de Planeamiento para Asuntos Internacionales, dijo a Reuters que la vía férrea era demasiado costosa y enfrentaba desafíos de ingeniería «absurdos».

La vía férrea fue anunciada por el presidente Xi Jinping en 2014 durante una visita a Brasil, con el objetivo de acelerar las exportaciones de soja y mineral de hierro con un costo menor al evitar el Canal de Panamá. «El proyecto se ha detenido porque es extremadamente costoso», dijo Arbache, y agregó que «la vía férrea no está en la agenda del gobierno».

Los argumentos resultan insatisfactorios, aún teniendo en cuenta la difícil situación económica que atraviesa Brasil. La prensa oficialista china [reaccionó](#) con un duro editorial del diario Global Times. La decisión de Brasil de suspender la construcción del ferrocarril para las exportaciones con destino a China a través de Perú, ha provocado un acalorado debate en un momento en que algunos países están vigilantes sobre la inversión china, citando preocupaciones de seguridad nacional. La mayor preocupación es si la decisión marca un cambio en la actitud de Brasil hacia la inversión china.

El artículo destaca que siendo 2018 un año electoral en Brasil, la decisión tiene sin duda matices políticos. Destaca que China es un gran inversor en el país, que la actitud de Pekín debe «seguir siendo paciente y confiada» pero que deben ser más cuidadosos en sus inversiones de grandes proyectos de infraestructura analizando la capacidad de reembolso de la deuda que contraen sus socios. Varios aspectos deben ser tenidos en cuenta. Por un lado, el gobierno de China parece muy molesto con la decisión de Brasil. A tal punto que la embajada en Brasilia [envió](#) inmediatamente un comunicado a Global Times aclarando que en 2014 China, Brasil y Perú habían alcanzado un consenso para la construcción de la vía férrea. Agrega que el informe final sobre la viabilidad del proyecto se ha completado y que están satisfechos con el trabajo de la consultora china. Aún así, finaliza diciendo que «las compañías chinas respetan la voluntad de los países involucrados y cooperarán en las obras pertinentes».

Por otro lado, el Gobierno de Evo Morales [alcanzó](#) un acuerdo con Suiza para asesoramiento técnico, en diciembre pasado, con el objetivo de que el proyecto atravesara Bolivia, algo que no estaba contemplado en el proyecto original. El país andino tiene enorme interés en este emprendimiento que le daría la ansiada salida al mar, interés que el Gobierno peruano también comparte.

El proyecto boliviano tiene ventajas económicas: el recorrido en tren y luego en barco desde algún puerto peruano implica ahorrar tiempo, pasando de los 58 días que insume el recorrido marítimo desde Santos a China, a sólo 38 días. Según el Banco Mundial, el costo promedio de un contenedor desde un puerto de Brasil hasta China es de 2.323 dólares, mientras que en Perú cuesta de media 890 dólares y en Chile asciende a 910 dólares. Pero se trata de un tema geo-político, no económico, y la llave la tiene Brasil. A la inestabilidad política y la crisis, deben sumarse las opciones que está tomando el gobierno de Michel Temer. La mejor muestra de su creciente alineamiento con Estados Unidos es el proceso de fusión entre Boeing y Embraer, que se acerca a una absorción de la segunda por la primera. Las negociaciones indican que la aeronáutica estadounidense pretende llevar toda la cadena productiva de Embraer a su país, anulando décadas de esfuerzos por desarrollar un polo industrial y tecnológico propio.

Incluso la fuerza aérea de Brasil ha dado su visto bueno a la fusión, que puede poner el riesgo el acuerdo con la sueca Saab para desarrollar y fabricar en conjunto los cazas Gripen de quinta generación. Todo indica que el proyecto del tren bioceánico puede correr el mismo destino que el complejo militar-industrial brasileño, que nunca termina de cuajar por

la sumisión de sus gobiernos a las estrategias de Washington.

Raúl Zibechi

Raúl Zibechi: *Periodista e investigador uruguayo, especialista en movimientos sociales, escribe para Brecha de Uruguay, Gara del País Vasco y La Jornada de México.*

La fuente original de este artículo es [Sputnik](#)

Derechos de autor © [Raúl Zibechi](#), [Sputnik](#), 2018

[Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook](#)
[Conviértase en miembro de Globalización](#)

Artículos de: **[Raúl Zibechi](#)**

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca